

[1969 மார்ச் 17]

இணைப்பு 4

தமிழ்நாட்டிலுள்ள சிறு துறைமுகங்கள் ஆற்றும்பணி
குறித்த ஆய்வுரை—1968-1969.

தமிழ்நாட்டில் கடலூர், நாகப்பட்டினம், தூத்துக்குடி ஆகிய மூன்று நடுத்தரத் துறைமுகங்கள் உள்ளன. பாங்கிப்பேட்டை, தொண்டி, பாம்பன, ராமேசுவரம், கீழக்கரை, குலசேகரப்பட்டினம், கொளச்சல் ஆகிய ஏழு சிறு துறைமுகங்களும் தமிழ்நாட்டில் உள்ளன. வெப்பலோடையும், கன்னியாகுமரியும் அண்மையில் சிறு துறைமுகங்களாக அறிவிக்கப் பட்டுள்ளன.

2. மாநிலச் சிறு துறைமுகங்கள் நிதி, மாநில ஏற்றுமதி, இறக்குமதித் கட்டண நிதி, மாநிலக் கப்பல் வழிகாட்டுக் கட்டண நிதி ஆகியவற்றிலிருந்து மாநிலத் துறைமுகச் செலவு சரிக்கட்டப்படுகிறது. துறைமுகங்கள் நிதி இம்மாநிலத்தின் எல்லாச் சிறு துறைமுகங்களுக்கும் பொதுவாகும். ஏற்றுமதி, இறக்குமதித் கட்டண நிதிகள் ஒவ்வொரு துறைமுகத்திற்கும் தனித்தனியாக இருக்கும். கடல் துறை, துறைமுக நிதிகளை இம்மாநிலத் தொகுதி நிதியுடன் இணைக்கவேண்டுமென்று அரசு முடிவு செய்துள்ளது. இது குறித்து தக்கபடி சட்டமியற்ற திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

3. எனினும், தூத்துக்குடித் துறைமுகம் சட்டப்படி நிறுவப்பட்டுள்ள பெருவாரியத்தினால் தொடர்ந்து நிர்வகிக்கப்படும். தூத்துக்குடி பெருந்துறைமுகமாக மேம்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. புதிய துறைமுகம் செயல்படத் தொடங்கியவுடன், தற்போதுள்ள நடுத்தரத் துறைமுகத்தின் நிர்வாகம் புதிய பெருந்துறைமுக நிர்வாகத்துடன் இணைக்கப்பட்டு, புதிய துறைமுகப் பொறுப்பாண்மைக் கழகத்திடம் அதன் நிர்வாகம் நிலைபெறும். தற்போதுள்ள துறைமுகம் ரூபாய் 210 லட்சம் செலவில் மீன்பிடித் துறைமுகமாகவும் மேம்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

4. வளர்ச்சித் திட்டங்கள்.—தமிழ்நாட்டில் உள்ள சிறு துறைமுகங்கள் குறித்த வளர்ச்சித் திட்டங்களைப் பொதுப் பணித் துறையுடன் இணைக்கப் பட்ட கடற்பணிகள் வட்டத்தால் நிறைவேற்றப்படுகின்றன.

முன்னுதவி ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் முடிவுறாத எஞ்சிய வேலைத் திட்டங்களில் முன்னேற்றம்.

கடலூர் துறைமுகம்.—தற்போது நிறைவேற்றப்பட்டு வரும் கடலூர் துறைமுக வளர்ச்சித் திட்டம் மத்திய அரசு ஊக்குவிக்கும் திட்டமாகும். இதில் (i) ஆற்றுப் பயிற்சி வேலை, (ii) அலை தடுப்புச் சுவர்கள் கட்டுதல் என்ற இரண்டு பிரிவுகள் உள்ளன. ஆற்றுப் பயிற்சி வேலைகள் இப்போது முடிந்து விட்டன. அலை தடுப்புச் சுவர்கள் கட்டுவதற்கான வடிவமைப்பு மாற்றப்பட்டுள்ளது. அதன்படி, அலை தடுப்புச் சுவர்களுக்குப் பதிலாக கான்கிரீட் மேடை ஒன்றின் மீது 350 டன் மொத்த கொள் அளவு கொண்ட இரண்டு மணல்வாரிக் குழாய்களைக் கட்ட திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. உறுதியான கற்கலவையாலான இம் மேடை இப்போது கட்டப்பட்டு வருகிறது. இத் திட்டம் முடிவதும் 1971 மார்ச்சில் முடிக்கப்படவேண்டும் என்று திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. மதிப்பிடப்பட்ட செலவுத் தொகை ரூபாய் 139.24 இலட்சமாகும். அதில் ரூபாய் 50.00 இலட்சம் 1968 டிசம்பர் வரையில் செலவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

நாகப்பட்டினம் துறைமுகம்.—நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் பயணிகள் தங்குவதற்கான நிலையம் ஒன்றைக் கட்டும் வேலை முடிந்தது. இதுவும் மத்திய அரசு ஊக்குவிக்கும் திட்டமாகும். இதன் மதிப்பீட்டில் செலவு ரூ. 8.8 லட்சமாகும். 1968 டிசம்பர் வரையில் ரூ. 8.64 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

1969 மார்ச் 17]

குலசேகரப்பட்டினம், எண்ணூர், வெப்பலோடை.—நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் குலசேகரப்பட்டினம், எண்ணூர், வெப்பலோடை ஆகிய துறைமுகங்களை மேம்படுத்தும் செயற்குறிப்புகளுக்குத் தொடர்பாக அந்த இடங்களில் நீரியல் ஆய்வுப் பணி மேற்கொள்ளப்பட்டு ஈடிவடைந்துள்ளது. சிறு துறைமுகங்களின் வளர்ச்சிக்காக ஒதுக்கப்பட்ட நிதி குறைக்கப் பட்டதால் இந்த திட்டங்கள் முன்னேற முடியவில்லை.

தூத்துக்குடித் துறைமுகம்.—தூத்துக்குடித் துறைமுகத்தில் பல்வேறு வளர்ச்சித் திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்காக இந்திய அரசு 27 இலட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கியது. நிறைவேற்றப் பட்ட மேற்கொள்ளப்பட்ட வேலைத் திட்டங்கள் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

- | | | |
|-------|---|---|
| (i) | 300 பரித் திறனுள்ள இழு டீசல் படகு (Tug) ஒன்று வாங்குதல். | } இவை வாங்கப்பட்டு பயன்படுத்தப்படுகின்றன. |
| (ii) | இயங்கும் கிரேன்கள் இரண்டை வாங்குதல். | |
| (iii) | மண் எடுத்துச் செல்லும் 100 டன் திறனுள்ள மூன்று தோணிகளை வாங்குதல். | } வே |
| (iv) | 300 டன் திறனுள்ள மூன்று சரக்குத் தோணிகளை வாங்குதல். | |
| (v) | நீரைக் கலக்கி மண்ணை வெளியகற்றும் பம்புகள், குழாய்த் தொடர்களுடன் கூடிய தோணி ஒன்றை வாங்குதல். | } 30 சதவீத வேலை முடிந்த விட்டது. |
| (vi) | பணிக்களரிச் சாதனம் அமைத்தல். | |
| | | பணிக்களரி செயல்படத் தொடங்கியுள்ளது. |

நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் வளர்ச்சித் திட்டங்கள்

இம்மாநிலத்திலுள்ள நடுத்தரத் துறைமுகங்களையும், சிறு துறைமுகங்களையும் மேம்படுத்தவும், எண்ணூர், வெப்பலோடை, புன்னைக்காயல் ஆகிய இடங்களில் புதிய துறைமுகங்களை நிறுவவும் ரூ. 607 இலட்சம் செலவு மேற்கொள்ளப்பட வேண்டும் என்று சிறு துறைமுகம் குறித்த மாநிலச் செயற்குழு பரிவுரை செய்தது. ஆயினும், நான்காவது திட்டக்காலத்தில் ஒவ்வொரு மாநிலத்திலும் ஒரே ஒரு துறைமுகத்தை மேம்படுத்தவதற்கு மட்டுமே நிதி உதவி அளிக்க இந்திய அரசு தற்போது திட்டமிட்டுள்ளது. இதன்படி இந்த அரசு கடலூர்த் துறைமுகத்தை மேம்பாடு செய்யலாமென்று கருத்து தெரிவித்துள்ளது.

நான்காவது திட்டநிதி ஒதுக்கத்தில் எஞ்சியுள்ள தொகைகளைப் பொறுத்து, நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்திற்குத் தொடர்பான வேலைகளையும் திட்டக் காலத்தின் நடுவில் மேற்கொள்ளும்படி இந்த அரசு மத்திய அரசைக் கேட்கவிருக்கிறது. கடலூருக்குத் தொடர்பான வேலைத் திட்டம் I-ம் இணைப்பில் விவரிக்கப்பட்டுள்ளது. இவ் வேலைத் திட்டத்தை 1969-70ல் நிறைவேற்றத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

தூத்துக்குடித் துறைமுகத் திட்டம்

ஆண்டொன்றுக்கு ஏறக்குறைய 10 லட்சம் டன் சரக்குகளைக் கையாள்கிற வகையில் அமைந்துள்ள தூத்துக்குடித் துறைமுகம், நடுத்தர துறைமுகங்களில் மிகப் பெரிய துறைமுகமாகும். ஆயினும், இத்துறைமுகம் திறந்த அலையான இடத்தில் நங்கூரம் பாய்ச்சுவதற்கேற்ற வசதியுடையதாகும். ஆழமான நீரில் “ஹேர் லீன்” கிழக்காக கரையை விட்டு 6 மைல் தொலைவில்தான் கப்பல்களை நங்கூரம் பாய்ச்சி நிறுத்த வேண்டியுள்ளது.

[1969 மார்ச் 17]

சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்வதற்கான சிறு படகுகள் கப்பலுக்கும் கரைக்குமாக வந்து போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. தூத்துக்குடியை ஆழ்கடல் துறைமுகமாக மாற்றவேண்டுமென்று நடுத்தர துறைமுக வளர்ச்சிக் குழு 1960-ம் ஆண்டில் பரிவுரை செய்தது. இப் பரிவுரையை இந்திய அரசு ஏற்றுக் கொண்டது. இத்திட்டம் முன்னரவது ஐந்தாண்டித் திட்டத்தில் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டது. ரூபாய் 14 கோடி தொடக்கச் செலவு மதிப்பீடு அடிப்படையில் ரூ. 5 கோடி இத் திட்டத்திற்கு ஒதுக்கப்பட்டது. இத் திட்டத்திற்காக ஒருவரைத் தலைமைப் பொறியாளராகவும் நிர்வாக அதிகாரியாகவும் நியமித்து, இதை 1963-ம் ஆண்டில் நிறைவேற்றுவதற்கு எடுத்துக்கொள்வதற்கு இந்திய அரசு ஏற்பளித்தது. இது மத்திய அரசுத் திட்டமாக நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இவ்வேலைத் திட்டத்தை அரசியலமைப்பின் 258-ஏ பிரிவின் கீழ் இந்திய அரசிடம் தமிழ்நாடு அரசு ஒப்படைத்துள்ளது.

தெற்கிலும், வடக்கிலும் இரண்டு அலைதடுப்புச் சவர்களை அமைத்து நீரடைத்த பகுதியை ஏற்படுத்தவதன் மூலம் செயற்கை ஆழ்கடல் துறைமுகம் ஒன்றைக் கட்டுவதே இத்திட்டத்தின் நோக்கமாகும். அலை தடுப்பிகள் ஒவ்வொன்றும் கடலுக்குள்ளாக 4,000 மீட்டர் நீளமும் இரண்டிற்குமிடையில் 1,275 மீட்டர் இடைவெளியும் கொண்டதாக அமைக்கப்படும். 122 மீட்டர் அகலமுள்ள நுழைவாயில் ஒன்றும் ஏற்படுத்தப்படும். அதிக அளவு 30 அடி ஆழம் கொண்ட இத்துறைமுகத்தில் ஆறு துறைகளுக்குரிய இட வசதி இருக்கும். பின்னர் இதனை 35 அடியாகவும் ஆழப்படுத்த இயலும். இப்பகுதி தொழில் மயமாக்கப்படும் என்பதைக் கருத்தில் கொண்டு துறைமுகத்தில் கையாளப்படக்கூடிய சரக்குகளின் அளவு குறித்து கூட்டுக்குழு ஒன்றால் ஆய்வு செய்யப்பட்டது. திரு திருமலை, தமிழ்நாடு அரசாங்கச் செயலாளர், பொதுப்பணித்துறை, திரு விதரா, தலைவர், போக்குவரத்துப் பிரிவு, திட்ட ஆணைக்குழு ஆகிய இருவரும் இக் கூட்டுக் குழுவின் உறுப்பினர்களாவர். 1971-72-ம் ஆண்டில் 22.35 லட்சம் டன்களாகவும் 1975-76-ல், 35.10 லட்சம் டன்களாகவும், 1980-81-ல் 44.20 லட்சம் டன்களாகவும் சரக்குகள் இத்துறைமுகம் மூலம் கையாளப்படும் என்று திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இந்திய அரசு இதற்கென ரூபாய் 24.40 கோடி மதிப்பீட்டுச் செலவிற்கென 1968, ஜூனில் நிர்வாக ஒப்புதலளித்துள்ளது.

வேலை முன்னேற்றம்.—இத் திட்ட வேலைக்கான பணியில் கரையில் கட்டிட வேலைக்கான பணி 1963-ம் ஆண்டின் நடுவில் தொடங்கப்பட்டது. தொலைகடல் பணிகளை 1964-ம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் 5-ந் தேதி இந்திய அரசின் பிரதம மந்திரியாயிருந்த திரு லால்பகதூர் சாஸ்திரி அவர்கள் தொடங்கி வைத்தார்.

(அ) கரை வேலைகள்.—நிலத்தில் துளையிடுதல், கடலில் துளையிடுதல், நீரியல் ஆய்வு, நிலங்களைக் கையகப்படுத்துதல் ஆகிய தொடக்க வேலைகள் முடிவுற்றன. மாநில அரசு நிலங்கள், துறைமுகப் பொறுப்பாளனைக் கழக நிலங்கள், மத்திய அரசு நிலங்கள், பட்டா நிலங்கள் ஆக மொத்தம் 3,097.99 ஏக்கரா பரப்பளவைத் துறைமுக எஸ்டேட், ரயில் கிளைப் பாதை, கல்வெட்டியெடுக்கும் இடங்கள் ஆகியவற்றுக்காக ஒதுக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. துறைமுக எஸ்டேட்டுக்கென 2,377.22 ஏக்கர் நிலம் ஒதுக்கப்படும். 300 ஏக்கரா பரப்பளவைத் தவிர, ஏனைய நிலப்பரப்பளவு முழுவதும் கையகப்படுத்தப்பட்டு விட்டது. துறைமுக எஸ்டேட்டில் பணியாளர் குடியிருப்புகள், மருந்தகம், கடைகள், தொடக்கப்பள்ளி ஆகியவற்றைக் கட்டுதல், சாலைகள் போடுதல், பாலங்கள் கட்டுதல், மீளவிட்டானிலிருந்து துறைமுகப்பகுதி முழுவதையும்வரை கிளை ரயில் பாதை அமைத்தல், தண்ணீர் வசதி, மின்சார வசதி, கழிவுநீர் அகற்றும் வசதி ஆகியவற்றிற்கு வகை செய்தல் முதலிய வேலைகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன.

(இ) தொலைகடல் பணிகள்.—அலைதடுப்புச் சவர், கப்பல் துறை, நெருக்கமான துறைகள், ஆகியவற்றைக் கட்டுதல், அணுதபாதையை சீர்படுத்துதல் ஆகியவை தொலைகடல் பணிகளில் அடங்கும். தெற்கு அலைத் தடுப்புச் சவரின் மொத்த நீளம் 3,797 மீட்டராகும். இதில் 1,143 மீட்டர் தொலைவுக்கு கப்பப்பட்டுவிட்டது.

1969 மார்ச் 17]

L.S. 1,143 மீட்டரிலிருந்து வரும்பாதை (—5.4 மீட்டர் ஆழம்) போடப் பட்டு வருகிறது. வடக்கு அலைதடுப்புச் சுவரின் மொத்த நளம் 4,142 மீட்டராகும். இதில் —5.5 மீட்டர் ஆழத்திற்கும் சரையிலிருந்து 1,165 மீட்டர் நீளத்திற்கும் கட்டப்பட்டுவிட்டது. L.S. 1,165 மீட்டரிலிருந்து 1,365 மீட்டர் வரை பணிகள் மேலும் நிறைவேறி வருகின்றன.

பிரிந்து செல்லும் சாலைகளையும் ரயில் பாதைகளையும் இறுதிவரையில் கொண்டு செல்லும் அணுபாதை சரையிலிருந்து 666 மீட்டர் நீளத்திற்கும் 81 மீட்டர் அகலத்திற்கும் —2.00 மீட்டர் ஆழத்திற்கும் அமைக்கப் பட்டுள்ளது. மேற்கொண்டும் உள்ள பகுதிகளுக்கான அணுபாதைகள் குறித்து நிரப்பும் வேலை விரைவில் மேற்கொள்ளப்படும். அலைதடுப்புச் சுவர்கள் கடடும் பணி முன்னேற்றமடைந்த பின்னர் சப்பல் துறையையும் நெருக்கமான துறைகளையும் கடடும் பணி மேற்கொள்ளப்படும்.

இந்த வேலைத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்காக இந்திய அரசு நிதி அமைச்சகத்தின் ஒப்புதலை எதிர்பார்க்கி, ஆண்டுதோறும் நிதி ஒதுக்கப் படுகிறது. 1963, டிசம்பர் இறுதிவரையில் இத் திட்டத்திற்காக ரூ. 6.55 கோடி செலவாகியது. நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் இவ்வேலைகளுக்கென ரூபாய் 17.70 கோடி நிதி ஒதுக்கும்படி துறைமுகங்கள் குறித்த திட்ட தணைக்குழு ஆலோசனை தெரிவித்துள்ளது. நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் இதற்காக பெரிய அளவில் நிதி ஒதுக்கப்படுமென்று இந்த அரசு விழைகிறது. இரண்டு துறைகள் கட்டி முடிக்கப்பட்டு 1971, அக்டோபருக்குள் செயல்படத் தொடங்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. எஞ்சியுள்ள மூன்று துறைகளும் 1972, டிசம்பரிலிருந்து செயல்படத் தொடங்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

மாநில அரசால் நிறைவேற்றப்படும் வேலைகள்.—இத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதில் மாநில அரசும் தனது பங்களிப்பைக் கணிசமான அளவுக்கு உதவி வழங்கியுள்ளது. சாலை போடுதல், நீர் வழங்கல், மின்சார வசதி செய்து தருதல், மற்றும் இதுபோன்ற வசதிகள் உட்பட துறைமுக எல்லைகளுக்குள் வேண்டிய வசதிகள் அனைத்தையும் தங்களிடையே செலவிலேயே செய்து தரவும் அவர்கள் தொடக்கத்திலேயே ஒப்புக்கொண்டுள்ளார்கள்.

தொழில் தேவைகளுக்காக 5,000 ஏக்கர் பகுதி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. அப்பொழுதுதான் துறைமுகங்கள் கட்டப்பட்டுவரும்பொழுதே, அத் துறைமுகத்திற்கு அருகில் திட்டமிட்டு தொழிற் பிரவுளை ஏற்படுத்துவது சாத்தியமாக இருக்கும். மீட்புப் பணிகளுக்காக மணலைத் தோண்டியெடுப்பதற்கென அரசு 1,049.47 ஏக்கர் நிலப்பகுதியைக் கையகப்படுத்தியுள்ளது. நிலக்கையகப்படுத்தும் பணியாளர்கள் மாநில அரசினால் நியமிக்கப்படுகின்றனர். ஆனால், செலவில் ஒரு பகுதி துறைமுக நிர்வாகத்தினரால் ஏற்றுக்கொள்ளப்படுகிறது. துறைமுகத்திற்கும் அங்கிருந்து செல்வதற்கும் தேவையான போக்குவரத்து வசதி செய்துசெருவதற்காக ரூ. 63.45 லட்சம் செலவில் துறைமுக எல்லைக்கு அப்பால் முக்கியமான சாலைப்பணிகளை மாநில அரசு தன் சொந்த செலவில் மேற்கொண்டுள்ளது.

தூத்துக்குடி-பாளையங்கோட்டை சாலையிலிருந்து துறைமுகத்திற்கு பிரியும் 6.14 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள நெடுஞ்சாலை, தூத்துக்குடி-திருச்செந்தூர் சாலையிலிருந்து பிரியும் 2.6 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள சாலை, கடற்கரை சாலை, தூத்துக்குடி நகரம், துறைமுகம் ஆகியவற்றை இணைக்கும் 1.72 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள இணைப்புச் சாலை ஆகியவை முக்கியமான சாலைகளாகும். விரைவில் முடிக்கப்படவிருக்கும் இணைப்புச் சாலைவைத் தவிர ஏனைய சாலைகள் குறித்த வேலைகள் அனைத்தும் முடிவடைந்து விட்டன.

துறைமுகக் கட்டிடப்பணி நிறைவேறிவரும் நிலையில் தூத்துக்குடி நகராட்சி தண்ணீர் வழங்கல் திட்டத்தின்படி நாளொன்றுக்கு ஒரு லட்சம் காலன் நீர் வழங்குவதற்கு தமிழ்நாடு அரசு ஏற்பாடு செய்துள்ளது. மாநில அரசாங்கத்தினால் ரூபாய் 4.45 லட்சம் செலவில் அமைக்கப்பட்ட 6

[1969 மார்ச் 17]

அங்குல பெரும் குழாய்மூலம் நீர் வழங்கப்படுகிறது. துறைமுகத்திற்கு மட்டும் 10 லட்சம் காலன் நீர் வழங்குவதற்காகவும், துறைமுகப் பகுதியைச் சுற்றி ஏற்படக்கூடிய தொழிற்சாலைகளுக்கு 20 லட்சம் காலன் நீர் வழங்குவதற்காகவும் முக்காணிக்கு அருகில் வாழ்வல்லானில் தாயிரவருணி ஆற்றிலிருந்து 30 லட்சம் காலன் நீர் வழங்கும் திட்டத்தையும் அவர்கள் நிறைவேற்றி வருகின்றனர். இத்திட்டத்தின் மதிப்பீட்டுச் செலவு ரூ. 76.50 லட்சமாகும். இந்த வேலைகள் முடிவடையும் தறுவாயில் உள்ளன. வருங்காலத்தில் வளர்ச்சிப் பெறக்கூடிய தொழில்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்காக நாளொன்றுக்கு 1 கோடி காலன் நீர் வழங்கும் பெரிய திட்டத்திற்கான ஆய்வு வேலைகள் முடிவடைந்துள்ளன.

சேது சமுத்திரத் திட்டம்.

இந்தியாவின் மேற்குக் கரையையும், கீழ்க்குக்கரையையும் இணைக்கும் கடற்பாதையை மேம்படுத்துவதற்காகவும், அதன் பிரயாண நிகைதக் குறைப்பதற்காகவும் டின்னர் வளைகுடாவை, பாக்கஜலசர்தியுடன் இணைப்பதே சேது சமுத்திரத் திட்டத்தின் நோக்கமாகும். இதனால் 30 அடி ஆழத்தில் செல்லக்கூடிய பெரிய கப்பல்கள் இலங்கையைச் சுற்றியும் அதன் தென்முனையைச் சுற்றியும் வளைத்துப் போவதைத் தவிர்த்து, சுற்றி வளைத்துப்போகும் இலங்கை வழியில் சில சமயம் சழற்காற்றும், புயலும் வீசுவதையும் தவிர்த்து இக் கடற்பாதையை அபாயமின்றி பயன்படுத்த முடியும்.

ஆய்வுப்பணிகள்.—சேதுசமுத்திரத் திட்டம் குறித்த ஆய்வுப் பணிகள், சுதந்திரத்திற்குப் பிறகு, 1956-ம் ஆண்டில் திரு ஏ. ராமசாமி முதலியார் அவர்களின் தலைமையின் கீழ் செயல்பட்ட குழு ஒன்றினால் நடத்தப்பட்டது. மண்டபம் நிலப்பகுதிக்குக் குறுக்காகக் கால்வாய் ஒன்றை அமைக்க வேண்டுமென்றும், சேதுசமுத்திரத் திட்டம், தூத்துக்குடி துறைமுகத் திட்டம் ஆகிய இரண்டினையும் ஒரே சமயத்தில் மேற்கொண்டு நிறைவேற்றுவது அவசியம் என்றும் இக் குழு பரிவுரை செய்தது.

ஆயினும், இந்திய அரசு இதகுறித்து மேற்கொண்டும் ஆய்வுப் பணிகள் நிறைவேற்றப்பட வேண்டுமெனக் கருதி, 1964-ம் ஆண்டில் உயர் மட்டுக்குழு ஒன்றை நியமித்தது. நம்பகமான திட்ட அறிக்கை தயாரிக்கப்படவேண்டும் என்று இக் குழு முடிவு செய்தது. இந்த நோக்கத்திற்காக மத்திய அரசின் தலைமைப் பொறியாளர் திரு சி. வி. வெங்கடேஸ்வரன் 1965, மே திங்களில் நியமிக்கப்பட்டார். இதுகுறித்து நியமிக்கப்பட்ட சிறப்புப் பொறியியல் பிரிவு அவருக்கு உதவி செய்தது. தலைமை பொறியாளர்-ஆலோசகர் சேதுசமுத்திரத் திட்டம் குறித்த தனது திட்ட அறிக்கையை 1968, ஜூன் திங்களில் பணிநிறுப்பினார்.

திட்ட அறிக்கை.—திட்ட அறிக்கையின் முக்கிய கூறுகள் கீழ்க் கண்டவையாகும். கால்வாயின் பல்வேறு அமைப்புகள் குறித்து ஆய்வு செய்யப்பட்டு மண்டபம் அமைப்பு, இராஜேஸ்வரம் அமைப்பு ஆகிய இரண்டும் சாத்தியமானவை என்று ஒருதயாகக் கண்டறியப்பட்டது. கால்வாயின் ஒவ்வொரு அமைப்பின் கீழும் கீழ்க்கண்ட நான்கு அணுகுக் கால்வாய்கள் உள்ளன:—

- (அ) தெற்கு அணுகுக் கால்வாய்.
- (இ) தரைக் கால்வாய்.
- (உ) வடக்கு அணுகுக் கால்வாய்.
- (எ) வங்காள விரிகுடாக் கால்வாய்.

1969 மார்ச் 17]

இரு அமைப்புகள் குறித்த விவரங்களும், தற்போதைய செலவு வீதங்களின்படி அவற்றின் மதிப்பீட்டுச் செலவு விவரங்களும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

விவரம்.	மண்டபம் அமைப்பு. (தொகை ரூபாய் லட்சத்தில்.)	இராமேஸ் வரம் அமைப்பு. (தொகை ரூபாய் லட்சத்தில்.)
(1)	(2)	(3)
1 தெற்கு அணுகுக் கால்வாய் ..	10,34.48	6,01.08
2 தரைக் கால்வாய் ..	10,64.22	2,71.69
3 வடக்கு அணுகுக் கால்வாய் ..	3,49.85	2,11.80
4 வங்காள விரிகுடாக் கால்வாய் ..	10,53.93	10,53.93
பெரு மொத்தம் ..	35,02.48	21,38.50
	அல்லது 35.02	அல்லது 21.38
	கோடி.	கோடி.

இதன் மூலம் இராமேஸ்வரம் அமைப்பைவிட மண்டபம் அமைப்பிற்குச் செலவு அதிகம் என்று தெரிய வருகிறது.

மண்டபம் கால்வாய் அமைப்பைக் காட்டிலும் இராமேஸ்வரம் கால்வாய் அமைப்பு குறைந்த நீளம் உள்ளது என்பதை கீழ்க்கண்ட அட்டவணை மீலிருந்து தெரிந்து கொள்ளலாம்:—

கால்வாய்களின் நீளம்.		
	மண்டபம் கால்வாய் அமைப்பு. அடி.	இராமேஸ் வரம் கால்வாய் அமைப்பு அடி.
தெற்குப்புற அணுகுக் கால்வாய்.	33,600	13,000
தரைக் கால்வாய்	20,400	11,500
வடக்குப்புற அணுகுக் கால்வாய் ..	90,400	19,200
மொத்தம் ..	144,400	43,700

செலவுத் தொகையை குறைக்க இராமேஸ்வரம் கால்வாய் அமைப்பின்கீழ் தெற்கு அணுகுக் கால்வாயை 1,500 அடி கிழக்குப்புறமாக சிறிதளவு திருப்ப திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. திருத்தி அமைக்கப்பட்ட கால்வாய் அமைப்பின், தெற்குப்புற அணுகுக் கால்வாய், தரைக் கால்வாய், வடக்குப்புற அணுகு சாலைக் கால்வாய் உட்பட குறுக்குக் கால்வாயின் மொத்த நீளம் 6 மைலாகும். முந்தைய கால்வாய் அமைப்பில் இது 7 மைலாக இருந்தது. மாற்றியமைக்கப்பட்ட இராமேஸ்வரம் கால்வாய் அமைப்பே இறுதியான கால்வாய் அமைப்பாகத் திட்ட அறிக்கையில் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. தெற்குப்புற அணுகுக் கால்வாயின் நீர்

[1969 மார்ச் 17]

மட்டத்துக்கடியில் மண்டபம் கால்வாய்ப் பகுதியை அமைத்தல் மிகக் கடினமானதாகும். இது இராமேசுவரம் கால்வாய் அமைப்பை விடக் கடினமானதாகும். இராமேசுவரம் கால்வாய் அமைப்பு மண்டபம் கால்வாய் அமைப்பைவிட நீளத்தில் மிகக் குறைவானதாகும். 30 அடி ஆழங்கொண்ட இராமேசுவரம் கால்வாய் அமைப்பைக் கட்டுவதற்கு ரூபாய் 37.50 கோடி செலவாகும் என்றும், மண்டபம் அமைப்பிற்கு ரூ. 55.60 கோடி செலவாகும் என்றும் மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. எனவே இராமேசுவரம் கால்வாய் அமைப்பிற்கு முதலிடம் கெடுக்கப்பட்டுள்ளது.

வருவாய் நிலை.—கால்வாய் திறக்கப்பட்டு ஓரிரண்டுகளான பிறகு, இத் திட்டத்தின் வருவாய் நிலை கீழ்க்கண்டவாறு இருக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.—

வருவாய்.			நிகர வருவாய் ரூபாய் லட்சத்தில்.	
மொத்த டன்கள்.	டன் ஒன்றுக்கு லீதம்.	மொத்தம் ரூபாய் லட்சத்தில்.		
			இயக்குகல், பேணி வருதல்.	49
			தேய்மானம்	21
155	1.55	232	மொத்தம்	70
				162

ஏற்றுமதி—இருக்குமதித் திறன்.—சேதுசமுத்திரத் திட்டம் இயங்குகையில் ஆதாயம் தரக்கூடிய திட்டமாகும். இத்திட்டத்திற்கு 1969-ல் ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டால், 1974-ல் ஒந்தக் கால்வாய் ரூ. 232 லட்சம் வருவாயை பெற்றுத்தரும். அதாவது, தொடங்கப்பட்டவுடன் 4½ சத வீதம் ஆதாயத்தையும் 30-வது ஆண்டில் 14 சத வீத ஆதாயத்தையும் பெறுவதற்கு இத் திட்டம் வகை செய்யும். இக்கால்வாயின் மூலம் கிடைக்கும் மொத்த வருவாயில் 80 சத வீத அந்நியச் செலாவணி கிடைக்கும். இத்திட்டம் செயல்படுகையில் பயணத்தில் 360 கடல் பைல் தொலைவு மிச்சப்படும். இது ஒருநாள் பயணத்தையோ அல்லது இரண்டு நாள் பயணத்தையோ குறைக்கும். அதே அளவுக்கு நிலக் கட்டளைங்களையும் குறைக்கும். கப்பல் நிறுவனத்தினரின் நிகர ஆதாயத்தை இது அதிகரிக்கும். இக் கால்வாய் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தின் நேர்பாதையில் அமைவதால் அதற்கு இத்திட்டம் ஊச்சமூட்டுவதாய் இருக்கும். தூத்துக்குடித் திட்டம், சேதுசமுத்திரக் கால்வாய் திட்டம் ஆகியவற்றை மீட்டும். தூத்துவதன் மூலம் தூத்துக்குடி-சேதுசமுத்திரப் பகுதியைச் சுற்றிள்ள பகுதிகளில் தொழில்கள் வளர்ச்சியையும், வணிகக் கப்பல்களும், கடற்படைக் கப்பல்களும் தேய்மானம் எதவுமில்லாமல் பாதுகாப்பாகச் செல்வதற்கு இக் கால்வாய் வகை செய்யும்.

முடிவுரை.—ஆலோசனை அதிகாரியால் நடத்தப்பட்ட ஆய்வுப்பணி, ஆராய்ச்சி ஆகியவை கீழ்க்கண்ட முடிவுகளைக் குறிப்பிடுகின்றன:—

(1) இத் திட்டம் தொழில் நுட்ப முறையில் சாத்தியமானதொன்றாகும்.

(2) மண்டபத்தில் ஒன்றும், இராமேசுவரத்தில் ஒன்றுமாக இரண்டு இடங்கள் கால்வாய் வெட்டுவதற்காக தெரிந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளன. இவ்விரண்டு இடங்களிலும் ஆய்வுகள் நடத்தப்படன. மேலே குறிப்பிட்டுள்ள காரணங்களுக்காக, இராமேசுவரத்திலிருந்து அமைக்கப்படும் கால்வாய் ஏற்றதென்று முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

1969 மார்ச் 17]

(3) மேற்கிலிருந்துவரும் போக்குவரத்திற்கு முக்கிய முனையான குமரிமுனையிலிருந்து சென்னை, விசாகப்பட்டணம், கல்கத்தா செல்வதற்கு முறையே 353 295, 259 கடல் மைல் நீளப் பயணம் குறையும். இவ்வுடையே தூத்துக்குடித் துறைமுகத்தைக் கடந்து சென்றால் மேலும் 81 மைல் பயணத்தொலைவு குறையும்.

(4) தற்போது 30 அடி ஆழம் வெட்டுதல் போதுமானது என்று கருதப்படுகிறது. ஆழம் பின்னர் 32 அடியாக அதிகரிக்கப்படும். வருங்காலத்தில் இங்குள்ள போக்குவரத்தை ஒட்டி இந்த ஆழத்தை அதிகரிக்கும் பணி மேற்கொள்ளப்படும்.

(5) நிகர வருவாய் படிப்படியாக உயர்ந்து அது பல ஆண்டு களுக்குப்பின் பன்மடங்காக உயரும்.

அலோசனைப் பொறியாளர் இத்திட்டத்தைப்பற்றிய தனது அறிக்கையை மாநில அரசுக்கும், மத்திய அரசுக்கும் அனுப்பியுள்ளார். மாநில அரசு இ திட்டத்தை நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்த்துக் கொள்ளுமாறு இந்திய அரசை வற்புறுத்திவருகிறது. இந்திய அரசின் ஒப்புதல் பெறப்பட்ட பிறகு இவ்வேலைத் திட்டம் மேற்கொள்ளப்படும்.



இணைப்பு I

1969-70-ம் ஆண்டுக் காலத்தில் மேற்கொள்ள எண்ணியுள்ள வேலைகள்.

1969-70-க்கான

துறைமுகத்தின் பெயர்.

தொடர் எண்ணும் வேலையின்
பெயரும்.செலவு
மதிப்பீடு.1968 வரை
செலவு.நான்காம்
திட்டத்திற்
கான நிதி
ஒதுக்கம்.வரவு-
செலவுத்
திட்ட நிதி
ஒதுக்கம்.

(1)

(2)

(3)

(4)

(5)

(6)

(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)

நான்காம் திட்டத்திற்கான எஞ்சிய வேலைத் திட்டம்.

கடலூர் துறைமுக மேம்பாட்டுத்
திட்டம்.அலைதடுப்புச் சுவர்களைக் கட்டுதலும்,
ஆற்றுப் பயிற்சி வேலைகளும்.

139.24

50.00

89.24

39.15

மொத்தம் ..

139.24

50.00

89.24

39.15

நான்காம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் புதிய வேலைத் திட்டங்கள்.

கடலூர்

1. தற்போதுள்ள “எர்ஸ்கின்” என்
னும் தூர் வாரிக்குப் பதிலாக
நீருக்கடியில் தூர் வாருவதற்காக
12 அங்குல அளவு உறிஞ்சுவாய்
அமைப்புடையதும் குழாய்த்
தொடர்புடையதும் ஆகிய தூர்
வாரி ஒன்றை வாங்குதல்.

11.00

..

..

6.00

2. மரக்கலங்களை இழுப்பதற்காக 300 7-00 4-00
பரித்திறனுள்ள இழு படகு ஒன்றை
வாங்குதல்.

3. 100 டன் திறனுள்ள உருக்காலான 3-60 2-00
சிறு கப்பலைச் சாதனங்களுடன்
வாங்குதல்.

21-60

..

..

12-00

உருக்கம்.

1. தொடர்ந்து நிறைவேற்றப்படும் 39-15
வேலைத்திட்டங்கள்.

2. புதிய வேலைத்திட்டங்கள் 12-00

பெரு மொத்தம் 51-15

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு II

மத்திய அரசின் கீழ் உள்ள வளர்ச்சி வேலைத் திட்டங்களுக்காக செய்யப்பட்ட செலவு வ்வரங்களை காட்டும் அறிக்கை (மூன்றாம் திட்டகாலத்தில் எஞ்சிய வேலைத் திட்டங்கள்.)

தொர் எண்ணும் வேலைத்திட்டத்தின் பெயரும்.	மூன்றாம் வேலைத் திட்டக் காலத்தில் நிதி ஒதுக்கீடு.	1967-68 வரை ஏற்பட்ட மொத்தச் செலவு.	1968-69-ல் எதிர் பார்க்கப்படும் செலவு.	1969-70-ல் நிதி ஒதுக்கம்.	குறிப்புகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)				
கடலூர் துறைமுகம்—					
1. அலைதடுப்பு சுவர்களைக் கட்டுதல், ஆற்றுப் பயிற்சிப் பணிகள்—மதிப்பீடு ரூ. 1,39.24 லட்சம்.	50.00	50.00	6.70	39.15	பணி நிறைவேறி வருகிறது.
நாகப்பட்டினத் துறைமுகம்—					
2. கம்பிகள் பொருத்தி உறுதியான கற்கலவைக் காரையால் தோணித் துறைமுகம் ஒன்றைக் கட்டுதல். இயங்கும் மணல் வாரி இயந்திரம் ஒன்றை நிறுவுதல்—மதிப்பீடு ரூ. 16.4 லட்சம்.	10.00	12.55	இல்லை.	இல்லை.	பணி முடிந்து விட்டது.
3. பயணிகள் தங்கும் நிலையம் ஒன்றைக் கட்டுதல்—மதிப்பீடு ரூ. 8.8 லட்சம்.	..	5.96	2.85	இல்லை.	..

கொளச்சல் துறைமுகம்—

4. சரக்குகளை அடுக்கி வைப்பதற்கான மேடை யுடன் கூடிய சரக்கு இறக்கும் மேடை ஒன்றைக் கட்டுதல் துளையிடும் வேலைகளுக்கான திருத்த மதிப்பீடு ரூ. 87,000.

2-00

0-86

இல்லை. இல்லை.

துளையிடும் வேலை முடிந்து விட்டது.

தூத்துக்குடித் துறைமுகம்—

5. 300 பரித்திறனுள்ள இழு படகு ஒன்றை வாங்குதல்.

5-00

8-74

2-12 இல்லை.

பணி முடிந்து விட்டது.

6. இரண்டு டன் சுமை எடுக்கும் இயந்திரம் கிரேன்களை வாங்குதல்.

2-50

4-37

இல்லை. இல்லை.

ஷே

7. மண் எடுத்துச் செல்லும் 100 டன் திறனுள்ள மூன்று தோணிகளை வாங்குதல்.

2-50

4-77

இல்லை. இல்லை.

ஷே

8. 300 டன் கொள் அளவுள்ள மூன்று சரக்குத் தோணிகளை வாங்குதல்.

5-00

11-76

இல்லை. இல்லை.

ஷே

9. நீரைக் கலக்கி மண்ணை வெளியேற்றும் பம்புகள். குழாய்த் தொடர்புகளுடன் கூடிய தோணி ஒன்றை வாங்குதல்.

3-00

6-91

4-00 இல்லை.

30 சத வீதம் பணி முடிந்து விட்டது. எஞ்சிய பணி நடந்தேறி வருகிறது.

10. பணிக் களரி, சாதனங்கள் முதலியன அமைத்தல்.

2-00

2-01

இல்லை. இல்லை.

பணி முடிந்து விட்டது.

82-00

107-93

15-67

39-15

தூத்துக்குடித் துறைமுகம் மட்டும்

27-00

38-60

6-12 இல்லை.

குறிப்பு.—தூத்துக்குடி துறைமுகத்தினால் செலவு செய்யப்பட்ட ரூ. 27 லட்சத்திற்கு மேற்பட்ட செலவு, தூத்துக்குடித் துறைமுகப் பொறுப்பாளமைக் கழகத்தினால் ஏற்றுக்கொள்ளப்படுகிறது.

1969 மார்ச் 17]

தலைப்பு

20

இணைப்பு II.

நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலுள்ள வளர்ச்சி வேலைத் திட்டங்கள்.

துறைமுகத்தின் பெயரும், திட்டமும்.

மதிப்பீட்டுச்
செலவு.

ரூ.

கடலூர் துறைமுகம்—

தொடர்ந்து வரும் திட்டம்—

அலை தடுப்புச் சுவர்களைக் கட்டுதல்—ஆற்றுப் பயிற்சிப் பணிகள்—திருத்த மதிப்பீடு ரூ. 139.24
(முன்னதாக செலவு செய்யப்பட்ட ரூ. 50.00 லட்சம் நீங்கலாக).

89,24,000

புதிய திட்டங்கள்—

முறை வைப்பில் முதலிடம்—

- | | | | |
|---|----|----|-----------|
| 1. தற்போதுள்ள “எர்ஸ்கின்” என்னும் சுமார் 28 ஆண்டுகளாக உள்ள இயந்திரத்திற்குப் பதிலாக நீருக்கடியில் தூர் வாருவதற்காக 12 அங்குல அளவு உறிஞ்சுவாய் அமைப்புடையதும் குழாய்த் தொடர்பு உடையதும் ஆகிய தூர் வாரி இயந்திரம் ஒன்றை வாங்குதல் | .. | .. | 11,00,000 |
| 2. மரக்கலங்களை இழுப்பதற்காக 300 பரித் திறனுள்ள இழு படகு ஒன்றை வாங்குதல் | .. | .. | 7,00,000 |
| 3. 100 டன் திறனுள்ள உருக்காலான சிறு கப்பல், சாதனங்களுடன் | .. | .. | 3,60,000 |

4. தெற்குத் தோணித் துறையிலும், வடக்குத் தோணித் துறையிலும் மத்தியத் தோணித் துறையிலும் சரக்கு அடுக்கும் பகுதிகளுக்கு சிமென்ட் காரை போடுதல்	4,33,000
5. வடக்குத் தோணித் துறையையும், மையத் தோணித் துறையையும் இணைக்கும் தோணித்துறை கட்டுதல்	2,40,000
6. தரை நீர்த்தேக்கத் தொட்டி ஒன்றைக் கட்டுதல்—நகராட்சி நீர்த் தேக்கத்திலிருந்து அவசியமான பம்புகளையும் குழாய்த் தொடர்களையும் எடுத்துவரும் செலவு உள்பட	1,00,000
மொத்தம்	29,33,000

முறை வைப்பில் இரண்டாமிடம்—

7. மண் எடுக்கும் இரண்டு இயந்திரங்களுடன் கூடிய ஒரு தூர் வாரிக் கப்பலை வாங்குதல்.. .. .	13,30,000
8. உப்பளத்திற்கு வடக்கிலும், கிழக்கிலும் 1,500 அடி நீளமுள்ள சரக்கு மேடை ஒன்றைக் கட்டுதலும், அதற்கு மின்சார வசதி செய்தலும்	10,00,000
9. உப்பளப் பகுதிகளைப் பண்படுத்துதலும், உப்பளத்திற்குள் சாலை வசதிகள் செய்தலும்	5,00,000
மொத்தம்	28,30,000
	57,63,000

துறைமுத்தின் பெயரும், திட்டமும்.

மதிப்பீடுச்
செலவு.

ரூ.

நாகப்பட்டினத் துறைமுகம்—

முறை வைப்பில் முதலிடம்—

1. பயனிகள் தோணிகளை இழுத்துச் செல்லும் இழு படகு	7,00,000	
2. சரக்குக் கொட்டகை ஒன்றை அமைத்தல்	15,000	
மொத்தம்	7,75,000	

முறை வைப்பில் இரண்டாமிடம்—

3. சிறிய தூர் வாரும் கப்பல் ஒன்றை வாங்குதல்	5,52,000	
---	----------	--

முறை வைப்பில் மூன்றாமிடம்—

4. இழு படகுகளுக்காகவும், தூர் வாரும் கலங்களுக்காகவும் சரக்குப் பாதைகள் கட்டுதல்.. .. .	4,00,000	
மொத்தம்	17,27,000	25,02,000

இணைப்பு IV.

1968-69 வரவு-செலவுத் திட்ட திருத்த மதிப்பீட்டில் சேர்க்கப்பட்டுள்ள வேலைகள்.

குறைமுகத்தின் பெயர்.

தொடர் எண்ணும், வேலையின் பெயரும்.

1968-69
வரவு-செலவுத்
திட்ட
திருத்த
மதிப்பீடு.
(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)

எஞ்சிய வேலைத் திட்டங்கள்.

கூதூர் ..	..	1. அலைதடுப்புச் சுவர்களைக் கட்டுதலும், ஆற்றுப் பயிற்சி வேலைகளும்.	1,39.24	6.70
நாகப்பட்டினம் ..	..	2. பயணிகள் தங்குவதற்கான நிலையம் ஒன்றைக் கட்டுதல் ..	8.80	2.50
		மொத்தம் ..		9.20

புதிய திட்டங்கள்.

கடலூர் ..	..	1. தற்போதுள்ள "எர்ஸ்கின்" என்னும் தூர்வாரி இயந்திரத்திற்குப் பதிலாக நீர்க்கடியில் தூர் வாருவதற்காக 12 அங்குல அளவு உறிஞ்சு வாய் அமைப்பதையும், குழாய்த் தொடர்பு உடையது மானிய தூர்வாரி இயந்திரம் ஒன்றை வாங்குதல்.	11.00	4.25
நாகப்பட்டினம் ..	..	2. சரக்குக் கொட்டகை ஒன்றை அமைத்தல்	0.75	0.75
		மொத்தம் ..		5.00

1968 மார்ச் 17]

இணைப்புகள்

1969 மார்ச் 1

இணைப்.

1959-60 முதல் 1967-68 வரை தமிழ் நாட்டின்
சர்க்குகளின்

தொடர் எண்ணும் துறைமுகத்தின் பெயரும்.	1959-60.	1960-61.	1961-62.
1. தூத்துக்குடி	8,32,738	9,59,366	8,42,533
2. கடலூர்	4,21,804	4,28,913	4,66,850
3. நாகப்பட்டினம்	53,371	39,813	40,757
4. பரங்கிப்பேட்டை	..	..	..
5. அதிராம்பட்டினம்	17	இல்லை.	இல்லை.
6. தொண்டி	13	971	இல்லை.
7. டாம்பன்	2,192	3,105	1,420
8. தனுஷ்கோடி	8,112	8,125	7,753
9. கீழக்கரை	2,474	1,426	1,302
10. கொளச்சல்	10,155	9,800	இல்லை.
11. குலசேகரப்பட்டினம்	819	782	644
மொத்தம் ..	13,81,695	14,52,301	13,61,259
(தூத்துக்குடி நீங்கலாக) மொத்தம் ..	4,98,957	4,92,935	5,18,726

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1969 மார்ச் 17]

V.

உள்ள துறைமுகங்களின் மூலமாகச் சென்ற மொத்தச் பெறுமானம் (டன் கணக்கில்).

1962-63.	1963-64.	1964-65.	1965-66.	1966-67.	1967-68.
10,25,173	9,34,893	10,50,272	9,93,734	9,53,880	10,80,207
4,67,811	4,98,478	5,45,494	4,16,440	3,97,375	2,40,370
57,619	52,340	71,929	72,162	91,179	1,11,331
..	..	..	..	..	..
இல்லை.	இல்லை.	..	..	(துறைமுகம் மூடப்பட்டது).	
இல்லை.	இல்லை.	..	..	2	15
1,478	6,129	2,094	8,152	7,436	10,245
7,221	7,430	3,581	..	(துறைமுகம் மூடப்பட்டது).	
1,058	1,538	1,243	4,795	436	922
இல்லை.	14,455	25,598	26,900	29,230	39,413
252	800	150	..	..	..
15,60,612	15,16,863	17,00,361	15,22,183	14,79,538	14,82,503
5,35,439	5,81,170	6,50,089	5,28,449	5,25,658	4,02,296

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS